

PROSES PERMINTAAN PANDU PADA PT. PELINDO MELALUI SISTEM *MONITORING* OLEH PT. SINAR MARITIM ANUGRAH BELAWAN

¹ Muhammad Agil Prayoga, ²Yepta Vianus Marbun
^{1,2}KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email;Agilprayogamuhammad75@gmail.com

Abstrak.Kapal yang beroperasi harus dipimpin oleh seorang nakhoda yang memiliki pengalaman dalam memimpin awak kapal serta memiliki pengetahuan tentang bernavigasi. Nakhoda tidak hanya sebagai pengambil keputusan tertinggi dalam kapal, tetapi juga bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal, muatan, penumpang dan awak kapalnya. Semua kemampuan serta pengalaman yang dimiliki oleh seorang nakhoda ternyata tidak semua dapat dilakukannya sendiri, tetapi memerlukan bantuan jasa pandu dan tunda. Pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Personel pandu akan membantu nakhoda dalam memberikan nasihat (*advisor*), informasi serta petunjuk kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya tetap berada pada Nakhoda. Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan pelayanan pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah di suatu pelabuhan. Oleh karena itu hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. Selama ini layanan pandu/tunda (*Towage dan Pilotage*) dilakukan secara manual.

Kata Kunci:Sistem,transportasi

Abstract, An operating ship must be led by a captain who has experience in leading the ship's crew and has knowledge of navigation. The captain is not only the highest decision maker on the ship, but is also responsible for the safety of the ship, its cargo, passengers and crew. It turns out that not all of the skills and experience possessed by a skipper can be done alone, but requires the help of guide and tug services. Pilots are sailors who have expertise in the field of nautics who have met the requirements to carry out ship piloting. Guide personnel will assist the captain in providing advice (*advisors*), information and instructions to the captain regarding the condition of local waters, which means that the ship's responsibility remains entirely with the captain. Ship piloting services are the first and last service provided to ships that will stop at a port. Therefore, it is very important to continue to improve the quality of service. So far, pilot/tug services (*Towage and Pilotage*) have been carried out manually

Keywords: System,transportation

PENDAHULUAN

Setiap kapal yang akan memasuki atau meninggalkan suatu pelabuhan wajib menggunakan pandu sebagai penasehat atau memberi petunjuk kepada nahkoda adapun tujuan tersebut adalah agar terhindar dari berbagai permasalahan kapal dalam kegiatan keluar masuk pelabuhan. Pada hakekatnya pemanduan kapal adalah salah satu upaya menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu kapal memasuki alur pelayaran menuju ke dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh dan sebaliknya jikalau kapal tersebut keluar dari dermaga menuju ke laut lepas ataupun kapal melakukan *sifting* (pindah tambat) antar dermaga.

Jasa pemanduan yaitu kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal No. 57 Tahun 2015 Pasal 1 (4), pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Personel pandu akan membantu nahkoda dalam memberikan nasihat (*advisor*), informasi serta petunjuk kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya tetap berada pada nahkoda.

Jasa pelayaran pemanduan kapal merupakan pelayaran pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah disuatu pelabuhan. Oleh karena itu hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. Selama ini layanan pandu/tunda (*Towage dan Pilotage*) dilakukan secara manual. Proses layanan yang konvensional membuat pemilik kapal harus membayar tarif jasa pemanduan sesuai tarif yang telah ditetapkan. Saat ini pemanduan menjadi salah satu layanan yang mendapatkan perhatian khusus dengan menggunakan *Marine*

Operating System (MOS). Pemanduan merupakan salah satu fasilitas pelayanan jasa yang dimiliki oleh PT. Anugrah Maritim yang sangat vital keberadaannya. Karena setiap kapal yang memenuhi kriteria sebagai kapal wajib pandu menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan, yaitu kapal yang mempunyai ukuran tonase kotor 500 ton atau lebih yang berlayar diperairan wajib pandu, wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan.

METODE PENELITIAN

A. Metodologi Lapangan (*Field Research*)

1. Observasi (*Pengamatan*)

Observasi ini dilakukan langsung dengan melakukan praktik darat dalam waktu enam bulan di PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan untuk mengetahui dan memperoleh data tentang proses permintaan pandu dan tunda melalui sistem *monitoring*.

2. Wawancara (*Interview*)

Melakukan pengumpulan data dan informasi dengan cara tanya jawab kepada perusahaan dan perwakilannya seperti karyawan atau pelaksana laporan yang pihak sesuai bidangnya untuk mengetahui informasi cara kerja sistem monitoring dalam proses permintaan pandu dan tunda pada PT. Pelindo melalui sistem *monitoring* oleh PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan.

B. Metode Belajar Pustaka (*Lybrary Study*)

Melalui studi kepustakaan dilakukan untuk upaya mencari atau mencatat buku-buku yang ada diperpustakaan dan peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia yang mempunyai hubungan dengan materi yang sedang di bahas oleh

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Sinar Maritim Anugrah didirikan dengan akta notaris No. 189 tertanggal 12 September 2008, di kantor notaris Yondri Darto, SH yang beralamat di jalan Bunga No. 69 Belawan. PT. Sinar Maritim Anugrah terdaftar di Kantor Pelabuhan Belawan

dengan SK no. AL.002/I/2/SMA-BLW-2023 dan mempunyai Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dengan nomor registrasi BXXXIV.153/AT.54 yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Laut. Tujuan didirikannya PT. Sinar Maritim Anugrah tidak lain untuk menunjang program Pemerintah guna memperluas dan memperlancar distribusi barang, mengingat wilayah perairan Indonesia sangat luas dengan beribu-ribu pulau untuk itu memerlukan banyak dukungan dari perusahaan-perusahaan pelayaran nasional perusahaan ini memiliki kapal yang beroperasi di Indonesia dan tidak ada kapal yang di luar negeri.

PT. Sinar Maritim Anugrah memiliki dua cabang perusahaan yang beralamat Jl. Natuna No. 34 Sukajadi Dumai Timur dan Jl. Mojopahit No. 52 Paal Merah Jambi, PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan memiliki kapal Tugboat dan Tongkang dan Motor Tanker. Perusahaan ini bergerak sebagai bongkar muat curah cair dan bergerak di Indonesia.

PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan bergerak dalam bidang keagenan, dimana melayani kedatangan dan keberangkatan kapal lokal khususnya kapal *tugboat* dan tongkang (*barge*), PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan kapal memiliki sekitar 60 set kapal *tugboat* dan tongkang. PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan didirikan pada tahun 2008 dan hingga saat ini perusahaan pelayaran tersebut sudah berjalan hampir 20 Tahun lamanya.

A. Proses Permintaan Pandu melalui Sistem Monitoring Sebelum Kedatangan Kapal

Pelayan jasa pandu untuk proses kedatangan kapal dan keberangkatan kapal, saat ini di dasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 130 Tahun 2015 perubahan kedua atas KM 62 Tahun 2010 tentang organisasi dan tata cara kerja kantor unit penyelenggaraan pelabuhan.

Pemerintah telah menetapkan perairan wajib pandu yang di tuangkan dalam Peraturan Menteri No. 53 Tahun 2011 tentang pemanduan

demikian kepentingan keselamatan dan keamanan pelayaran serta kelancaran berlalu lintas di pelabuhan. Oleh karena itu terkait kelancaran, keamanan, keselamatan kapal yang di pandu adalah hal yang utama dalam pelaksanaan pemanduan kapal, karena akibat yang dapat di timbulkan dari suatu kelalayan atas kegiatan pemanduan kapal dapat berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan, bahkan terhadap perairan dan lingkungannya. Sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 57 Tahun 2015 tentang pemanduan dan penundaan kapal pada Pasal 1 (4), dinyatakan pada pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan di kapal. Personel pandu akan membantu nahkoda dalam memberikan nasehat (*advisor*), informasi serta penunjuk kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang artinya tanggung jawab kapal sepenuhnya setiap berada pada nahkoda. Personel pandu mempunyai peranan yang sangat penting, dalam menciptakan tingkat keselamatan kapal yang akan keluar masuk suatu pelabuhan, sekaligus memperlancar distribusi logistik nasional. Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya.

Kegiatan pemanduan dalam memberikan saran dan informasi keadaan perairan setempat kepada nahkoda agar navigasi pelayaran dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar. Proses pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan yang handal sangat di butuhkan. Pelaksana pelayanan pemanduan kapal (*towage dan pilotage*), dalam proses entuen dalam kegiatan *planning order, dispaceha* dan eksekuting pelayanan pemanduan, secara umum dilakukan secara manual, sehingga ada keterbatasan di visibilitas terhadap *resouces*. Sebagai uapaya trobosan baru, sangat perlu dilakukan perubahan proses bisnis dengan meninggalkan layanan pemanduan kapal secara manual ke *system digital port* secara *online* yang disebut dengan SIPANDU (sistem informasi pelayanan pandu kapal di pelabuhan).

Untuk mengajukan pelayanan kedatangan kapal agen pelayaran diberikan waktu selambatnya 1x24 jam dan harus mengajukan penunjukan keagenan untuk dilakukan vertivikasi oleh penyelenggara pelabuhan yang kemudian status tersebut akan berubah menjadi warta kapal. Agen pelayaran harus melengkapi data warta a. kedatangan kapal dan menyerahkan kepada penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PKK setelah PKK disetujui, PBM baru bisa mengajukan rencana kegiatan bongkar muat RKBM dari data PKK yang telah dilakukan vertivikasi oleh penyelenggara pelabuhan untuk selanjutnya kemudian divertivikasi RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan bongkar.

B. Persiapan Sebelum Keberangkatan Kapal

Persiapan sebelum keberangkatan kapal menggunakan *Inaportnet* di pelabuhan dalam waktu paling lama 3 jam sebelum kapal keluar. Agen pelayaran mengajukan layanan kapal keluar di inaport yang datanya masuk ke penyelenggara pelabuhan berupa laporan kedatangan kapal (LKK) dan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (LK3), dan Syahbandaran dalam bentuk surat persetujuan berlayar (SPB). LKK yang telah divertivikasi oleh penyelenggara pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode Billing yang selanjutnya melakukan pembayaran PNPB Labuh dari kode Billing yang didapat, apabila telah dilunasi secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan vertivikasi dan data bisa masuk ke Syahbandar sehingga vertivikasi data agar SPB terbit. Penerbitan SPK Pandu untuk kapal keluar paling lambat 30 menit sejak SPB diterbitkan kemudian pandu melakukan tanggung jawab untuk memberikan pelayanan pandu dan tunda hingga kapal keluar pelabuhan ada, beberapa dokumen kapal yang harus di siapkan sebelum keberangkatan kapal yaitu :

1. *Sailing Declaration*

Adalah surat pernyataan yang di buat dan di tanda tangani oleh nahkoda yang menerangkan dan memastikan bahwa

kapal, muatan, dan awak kapal telah memenuhi persyaratan kalaiklautan kapal keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebelum kapal berlayar.

Surat Persetujuan Berlayar Dari Pelabuhan Asal Setelah semua lampiran tersebut di periksa oleh perwira jaga dan semuanya tidak ada masalah atau kendala kemudian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di tanda tangani oleh perwira jaga di kantor Syahbandar dan otoritas pelabuhan kelas 1 belawan dan buku kesehatan juga di tanda tangani oleh perwira jaga di kantor karantina kesehatan kelas 1 belawan (KSOP) setelah pihak agen selesai melakukan *Clearence out* bagi kapal tersebut, kemudian pihak agen pelayaran akan naik keatas kapal menemui nahkoda kapal untuk melakukan persyaratan sebelum kapal di berangkatkan di antaranya adalah :

- a. Menyerahkan kembali Dokumen kapal kepada nahkoda, Dokumen yang telah di ambil oleh pihak agen pada saat kapal tiba.
 - b. Menyerahkan surat persetujuan berlayar (SPB) yang telah sah di tanda tangani oleh perwira jaga di kantor Syahbandar dan mengintruksikan kepada nahkoda kapal untuk mempersiapkan mesin dan awak kapal lainnya untuk keberangkatan kapal.
 - c. Dokumen mutan yang di angkut di dalam kapal dan barang yang di angkut yang berupa daftar muatan kapal.
 - d. Bukti Pembayaran VTS
Bukti pembayaran VTS adalah Bukti dari pembayaran yang dilakukan agen melalui sistem IBS PELINDO, yang dimana ini merupakan salah satu kewajiban pihak agen untuk harus dilakukan untuk memenuhi persyaratan yang ada.
2. *International Tonnage* (Surat Ukur)
Adalah suatu sertifikat kapal yang berisikan tentang ukuran kapal dan nama kapal yang telah di beran setelah diadakan pengukuran terhadap kapal

- yang di berikan pengukuran.
3. Manifest
Manifest adalah Dokumen yang berisikan tentang muatan yang di angkut di dalam kapal dan barang yang di angkut yang berupa daftar muatan kapal manifest biasanya di buat oleh pihak pemilik barang dan diserahkan kepada pihak agensi.
 4. Daftar Awak kapal (*crewlist*)
Crewlist adalah daftar nama dari seluruh anggota awak kapal, *crewlist* di buat berdasarkan jumlah awak kapal yang berkerja diatas kapal tersebut.
 5. Memorandum *clearance In* Sertifikat Kapal
Memorandum *in* adalah proses yang dilakukan oleh agen untuk kedatangan kapal prosesnya dilakukan melalui sistem *online*. Kesyahbandaran Belawan agen akan menginput data awak kapal dan memeriksa sertifikat kapal untuk menghindari terjadinya habisnya masa berlaku sertifikat kapal.
 - a. Langkah Pertama, sebelum kita masuk ke dalam sistem monitoring, pertama kita membuat surat permohonan kedatangan kapal dan ditanda tangani oleh direktur.
 - b. Lalu kita dapat membuka aplikasi monitoring dengan mengetik Monitoring.dehub.go.id, kemudian *Log in* pada *google*, sehingga muncul seperti gambar dibawah ini. Tidak lupa dengan mengisi *username* beserta *password* yang telah diberikan oleh perusahaan.
 - c. Setelah mengisi *username* dan *password* maka akan muncul Daftar, setelah itu memilih Daftar Kapal lalu pilih kapal yang akan di isi *Voyage Report* selama 3 bulan kegiatan kapal (Manifest kapal selama 3 Bulan sebelum masa aktif setifikat RPK exp).
 - d. Lalu mengisi sistem Syahbandar untuk menginput data kedatangan kapal yang akan dimasukan dari sistem Syahbandar yaitu *Memorandum in*.

- e. Kemudian membuka sistem IBS Pelindo untuk memesan pandu kedatangan kapal sebelum kedatangan kapal setelah sudah melakukan sistem Pelindo, pandu akan naik ke kapal untuk mengatur kapal yang akan bersandar didermaga.

C. Sistem dan Prosedur Pemanduan Kedatangan Kapal

Berikut adalah sistem dan prosedur pemanduan kedatangan kapal yaitu :

1. Menerima PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) dari agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas.
2. Mengevaluasi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran
3. Merencanakan jam pelayanan pemanduan.
4. Menandatangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran.

D. Tanggung Jawab dan Kewajiban Petugas Pandu

Tanggung Jawab Petugas Pandu

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan :

1. Pelayanan yang diberikan petugas pandu merupakan bantuan kepada nahkoda atau pemimpin kapal untuk dapat mengambil tindakan yang tepat dalam rangka menjamin keselamatan berlayar.
2. Dalam pelaksanaan pelayanan pemanduan, keputusan akhir tetap berada di tangan nahkoda atau pemimpin kapal.
3. Petugas pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan nahkoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal untuk keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas pelayaran petugas pandu hanya dapat mengambil alih olah gerak kapal apabila nahkoda atau pemimpin kapal menyerahkan.

4. Nahkoda atau pemimpin kapal harus memberikan keterangan mengenai data dan karakteristik yang berkaitan dengan olah gerak kapal tersebut kepada petugas pandu.
5. Petugas pandu wajib segera melaporkan kepada pengawas pemanduan apabila menjumpai adanya kekurangan persyaratan kelaiklautan kapal untuk menjamin keselamatan kapal.
6. Kewajiban Petugas Pandu
 - a. Membantu nahkoda atau pemimpin kapal untuk mengambil tindakan yang tepat dalam menjamin keselamatan berlayar.
 - b. Memberi semua petunjuk kepada nahkoda untuk berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal.
 - c. Memenuhi permintaan nahkoda untuk mengambil olah gerak kapal.
 - d. Mengetahui kedalaman alur pelayaran didalam batas perairan pandu.
 - e. Melaporkan kepada pengawas pemanduan tentang perubahan kedalaman alur pelayaran di perairan pandu yang diperoleh dan hasil pemeruman, serta penempatan sero penangkap ikan atau penghalang alur pelayaran lainnya perubahan posisi cahaya dan periode rambu pelampung suar.
 - f. Ikut mengamati kemungkinan terdapat pembuatan sampah dan atau minyak dari kapal yang dapat mengakibatkan pengotoran dan pencemaran di lingkungan alur pelayaran.
 - g. Melaporkan kemungkinan adanya jangkar, rantai dan tali kapal diatur pelayaran yang dapat membahayakan kapal lainnya.
 - h. Berpakaian seragam dinas kepanduan dan dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan serta alat komunikasi.
 - i. Membantu nahkoda agar mentaati dan memahami peraturan setempat yang berlaku serta perubahannya.
 - j. Melaporkan kepada pengawas pemanduan bila nahkoda menyimpang dari petunjuk yang diberikan atau menyulitkan petugas pandu dalam bertugas.
 - k. Memberikan bimbingan kepada calon petugas pandu dan sesama petugas pandu tentang pengenalan alur pelayaran setempat.
 - l. Melakukan pengamatan syarat muka belakang kapal kondisi stabilitas kapal setiap sekali sebelum memandu.

KESIMPULAN

Proses permintaan pandu melalui sistem monitoring pada PT. Pelindo melalui sistem monitoring oleh PT. Sinar Maritim Anugrah Belawan melalui beberapa tahapan dimulai dari jasa pemanduan kapal dibagi menjadi dua yaitu pandu pada saat keberangkatan dari pelabuhan. Adapun permasalahan pada permintaan pandu sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh.

DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002, Tentang Penyelenggaraan Pemanduan
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor UM.008/41/10/DJPL-16 Tentang Pelayanan Publik Sistem Informasi Manajemen.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015, Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2015, Tentang Pemanduan kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 tahun 2021, Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.
- Salim Abbas. *Manajemen Pelayaran Niaga*, Jakarta, PT. Dunia Pustaka Jaya, 2021
- Sasono Herman Budi, Soegiharto dan Cahyono Rosadiro. *Manajemen Kapal Niaga*, Yogyakarta, Penerbit Andi, 2020.

Suharso dan Ana Retnoningsih. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Semarang, Widya Karya, 2017.

Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PR.101/146/13/DA- 2016 tentang Pemberlakuan Quick Response Code (QRCode).

Tim Penyusun Pedoman Praktek Darat dan Penulisan Makalah, Medan, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, 2022.

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.